

# 船舶事故調査報告書

平成27年4月30日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄 司 邦 昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（かき筏 <sup>いかだ</sup> ）
発生日時	平成26年7月26日 20時40分ごろ
発生場所	広島県坂町 <sup>かんのん</sup> 観音崎南南東方沖 屋形石灯標 <sup>やかたいし</sup> から真方位090° 2,000m付近 （概位 北緯34° 17.89′ 東経132° 30.04′）
事故調査の経過	平成26年7月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	プレジャーボート ゆみ丸、0.4トン 270-47880広島、個人所有 4.97m (Lr) × 1.60m × 0.64m、FRP ガソリン機関、不詳、不詳
乗組員等に関する情報	船長 男性 52歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年6月9日 免許証交付日 平成26年6月9日 （平成31年6月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船底部に擦過傷 かき筏 なし
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）1人を乗せ、広島港で行われた広島みなと夢花火大会（以下「本件花火大会」という。）の観覧を終え、宇品島南東方の観覧場所を出発した。 本船は、船長が、右舷船首方の江田島市江田島北東岸のフェリー一棧橋の灯りと、その北東方対岸にある商業施設の灯りととの中間付近を船首目標として、約10ノットの速力で手動操舵により南東進中、平成26年7月26日20時40分ごろ、‘観音崎南南東方沖に設置されたかき筏’（以下「本件かき筏」という。）に衝突し、本件かき筏上に乗り揚げた。 船長は、海上保安庁に事故の通報を行い、同乗者と共に巡視艇に救助された。

	<p>本船は、その後、船長の知人の船により本件かき筏から引き降ろされた。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 高潮時</p>
その他の事項	<p>本船には、レーダーはなかった。</p> <p>船長は、夜間航行の経験が余りなかった。</p> <p>船長は、往路に左右両岸のほぼ中間付近を航行した航跡をGPSプロッターに登録したので、その航跡を予定進路線として帰港する予定であったが、本事故当時、同プロッター画面がまぶしく船首方が見えづらくなり、画面の輝度調整を知らなかったので、GPSプロッターの電源を切っていた。</p> <p>船長は、本事故後、東方のかき筏寄りを航行していたことを知った。</p> <p>船長は、本件かき筏の設置状況及びその存在を示す標識灯の存在を知っていた。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>本件かき筏は、6台又は7台の筏を1連として計11連が設置されていた。</p> <p>本件かき筏の設置区画北西端及び南西端並びに北東端及び南東端にはそれぞれ以下の諸元の標識灯が設置されていた。</p> <p>① 北西端及び南西端に設置されていた標識灯</p> <p>灯 色 黄色</p> <p>光達距離 4 km 以上</p> <p>灯 質 毎4秒又は毎3秒に1閃光</p> <p>② 北東端及び南東端に設置された標識灯</p> <p>灯 色 黄色</p> <p>光達距離 2 km 以上</p> <p>灯 質 毎4秒又は毎3秒に1閃光</p> <p>本件花火大会開催に当たり、主催者である広島祭委員会は、そのホームページに広島海上保安部と連名で、航泊禁止区域、かき筏設置区域及び衝突・乗揚海難発生地域を示した「花火大会海域付近の概要図」を掲載し、以下の事項等を周知していた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・プレジャーボート等小型船舶での観覧は自粛してください。</li> <li>・花火が終了すると帰る船舶で大変混雑しますので、他の船舶に注意して、速力を落として航行してください。衝突・乗揚海難が多発しています。</li> <li>・事故防止のために次の事項を守ってください。</li> </ul> <p>① 見張りを十分に行うこと</p> <p>② 移動時は速力を落とすこと</p>

	<p>③ 停泊灯、航海灯を点灯すること</p> <p>④ 救命胴衣を着用すること</p> <p>⑤ 飲酒運転は厳に慎むこと</p> <p>⑥ 花火終了後は、観覧船が少なくなってから航行すること</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、観音崎南南東方沖を南東進中、船長が、船首方左右両岸の灯りの中間付近に向けているので、予定進路線上を航行しているものと思い、船位の確認を行っていなかったことから、同進路線の東方に寄っていることに気付かずに航行し、本件かき筏に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件かき筏の設置区画に、かき筏の標識灯が設置されていることを知っていたが、夜間航行の経験が余りなかったので、かき筏の標識灯に気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、観音崎南南東方沖を南東進中、船長が、船首方左右両岸の灯りの中間付近に向けているので、予定進路線上を航行しているものと思い、船位の確認を行っていなかったため、同進路線の東方に寄っていることに気付かずに航行し、本件かき筏に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航海計器の取扱いに精通しておくこと。</li> <li>・GPSプロッターを活用して船位を確認しながら航行すること。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

